Deutscher Bundestag **Drucksache 16/7693**

16. Wahlperiode 08. 01. 2008

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Jan Mücke, Patrick Döring, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 16/7564 –

Aktualisierung des Wegekostengutachtens

1. Trifft es zu, dass das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) eine Aktualisierung des Wegekostengutachtens von 2002 in Auftrag gegeben hat?

   Wenn ja, wann, und an wen wurde der Auftrag vergeben?

Die Arbeitsgemeinschaft ProgTrans AG/Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung der Universität Karlsruhe (IWW) wurde Anfang August 2006 vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) beauftragt, die Wegekostenrechnung für die deutschen Bundesautobahnen und Bundesstraßen aus dem Jahr 2002 (Wegekostengutachten 2002) zu aktualisieren.

2. Liegen der Bundesregierung Ergebnisse des Gutachtens bereits vor?

   Wenn ja, welche Aussagen werden insbesondere im Hinblick auf die Höhe der für die kommenden Jahre prognostizierten Wegekosten, der zugrunde liegenden Fahrleistungen etc. gemacht?

3. Wenn nein, wann werden die Ergebnisse vorliegen, und wann wird die Bundsregierung das Gutachten vorstellen?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Gutachten ist mit Schreiben vom 11. Dezember 2007 dem Vorsitzenden des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zugesandt worden. Die Zahlen sind dort nachzulesen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 4. Januar 2008 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

4. Welche methodischen Annahmen liegen dem Gutachten zum Beispiel im Hinblick auf die Bemessung der Kapitalkosten (Abschreibungen, kalkulatorische Zinsen) etc. zugrunde?

Das Wegekostengutachten 2007 unterscheidet – wie auch das Wegekostengutachten 2002 – zwischen laufenden Kosten (für Betrieb, Unterhalt und Verwaltung) und Kapitalkosten, bestehend aus kalkulatorischen Abschreibungen und kalkulatorischen Zinsen. Die methodische Vorgehensweise bei der Ermittlung der Wegekosten entspricht hier dem Vorgehen des Wegekostengutachtens 2002.

5. Welche weiteren Anpassungen gegenüber dem Wegekostengutachten 2002 liegen dem neuen Gutachten zugrunde?

6. Wie begründet die Bundesregierung diese Annahmen und gegebenenfalls die Anpassungen gegenüber dem Wegekostengutachten 2002?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Aktualisierung des Wegekostengutachtens aus dem Jahr 2002 erfolgte auf Basis der im Rahmen des Wegekostengutachtens 2002 entwickelten Methodik. Die Gutachter wurden beauftragt, das Datengerüst der Wegekostenrechnung zu aktualisieren sowie die Wegekostenrechnung mit den Regelungen der geänderten Wegekostenrichtlinie (Richtlinie 1999/62/EG i. d. F. der Richtlinie 2006/38/EG) abzustimmen.

7. Trifft es zu, dass die im Wegekostengutachten 2002 für das Jahr 2010 angenomme Fahrleistung schwerer Nutzfahrzeuge bereits im Jahr 2006 überschritten wurde?

   Wenn ja, welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus im Hinblick auf eine Beschleunigung bzw. Verstärkung der Infrastrukturinvestitionen?

Ja

Der vom BMVBS aufgestellte Investitionsrahmenplan bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP) sieht eine deutliche Steigerung der Investitionen für den Ersatz und die Erhaltung des bestehenden Verkehrsnetzes vor.

Für den Aus- und Neubau von Fernstraßen und Schiene ist im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung zu ermitteln, ob sie der Verkehrsentwicklung anzupassen sind. Diese Überprüfung wird – unter Einbeziehung der Bundeswasserstraßen, für die eine gesetzliche Verpflichtung nicht gilt – derzeit inhaltlich vorbereitet. Ergebnisse werden voraussichtlich Ende des Jahres 2009/Anfang 2010 vorliegen.

8. Welche Konsequenzen ergeben sich aus der Aktualisierung der Wegekostenrechnung für die Berechnung der Mautsätze?

   Für welche Prognosejahre geht die Bundesregierung von welchen durchschnittlichen Mautsätzen aus?

Siehe Antwort zu Frage 2.

9. Welche Annahmen hat die Bundesregierung hinsichtlich Fahrleistungen, Verteilung der Fahrleistungen auf verschiedene Emissionsklassen etc. bei der Berechnung der Mautsätze in dem jüngst vorgelegten Referentenentwurf zur Novelle der Mauthöheverordnung (MautHV) getroffen?

Für die Bestimmung der Mautsatzdifferenzierung gemäß dem vom Kabinett am 5. Dezember 2007 behandelten Entwurf einer „Verordnung zur Änderung autobahnmautrechtlicher Vorschriften und der Fahrzeug-Zulassungs-Verordnung“ wurde hinsichtlich der Verteilung der Fahrleistungen auf die einzelnen Mautkategorien bzw. Schadstoffklassen folgende Struktur unterstellt:

Mautkategorie	Schadstoffklasse	Fahrleistungen im Jahr 2010 auf BAB in Mrd. Fz-km*	Anteil an Gesamtfahrleistung* in %
A	S 5, EEV Klasse 1 und besser	20,9	70,1
B	S 4, PMK 2	7,8	26,2
C	S 3, PMK 1	1,2	4,0
D	S 2 und schlechter	0,0	0,0
		29,8	**100 %**

* Abweichungen durch Rundungen.

10. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, dass sich die Zusammensetzung der Fahrzeugflotte hinsichtlich Gewichtsklassen und Emissionsklassen (getrennte Darstellung in Tabelle für die einzelnen Jahre seit 2000) verändert haben?

Die als Anlage zur Antwort der Bundesregierung beigefügte Tabelle 1 bildet die Bestandszahlen für Nutzfahrzeuge (Lkw und Sattelzugmaschinen) nach Gewichts- und Emissionsklassen ab. Wegen methodischer Änderungen sind nur Zahlen ab 2001 aufgeführt.

11. Wie haben sich die Anteile der Fahrzeuge verschiedener Gewichtsklassen (KBA-Einteilung) an den gesamten Fahrleistungen und den mautpflichtigen Fahrleistungen auf Autobahnen in den vergangenen Jahren entwickelt (Darstellung in Tabelle für die einzelnen (Halb-)Jahre 2000 bis 2007)?

Eine Darstellung der Fahrleistungen und der Fahrleistungsanteile an den gesamten Fahrleistungen innerhalb der Bundesrepublik Deutschland nach Gewichtsklassen zeigt die als Anlage zur Antwort der Bundesregierung beigefügte Tabelle 2. Die Werte liegen in dieser Form erst seit 2003 vor; eine Erweiterung der Darstellung auf die Jahre 2000 bis 2002 ist grundsätzlich möglich. Dazu ist eine Sonderauswertung über den gesamten Datenbestand notwendig und erfordert einen erheblichen Zeitaufwand.

Ist-Daten für mautpflichtige Fahrleistungen auf Autobahnen liegen erst ab Beginn der Mauterhebung vor. Sie werden nicht weiter nach Gewichtsklassen untergliedert. Angaben zu den Fahrleistungen mautpflichtiger Fahrzeuge nach Emissionsklassen werden im Rahmen der Marktbeobachtung Güterverkehr (zuletzt: Bericht Herbst 2007) vom Bundesamt für Güterverkehr veröffentlicht.

Das Wegekostengutachten 2007 liefert – wie auch schon das Wegekostengutachten aus dem Jahr 2002 – Schätzungen bzw. Prognosen für die Wegekosten und die Gesamtfahrleistungen für alle Fahrzeugkategorien für die Bundesautobahnen und die Bundesfernstraßen.

Das Wegekostengutachten 2007 gibt die Fahrleistungen für Motorräder, Pkw und Kombi, Fahrzeuge bis 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht („Lieferwagen“), Busse, Lkw bis 12 t zulässiges Gesamtgewicht sowie für Lkw ab 12 t zulässiges Gesamtgewicht jeweils für die Jahre 2005, 2007, 2008, 2010 und 2012 an.

12. Geht die Bundesregierung von höheren Wegekosten für die kommenden Jahre aus, und werden diese durch Einnahmen aus der Lkw-Maut gedeckt?

Laut Gutachten werden höhere Wegekosten für die kommenden Jahre ausgewiesen, die in dieser Höhe bei der Lkw-Maut derzeit noch nicht berücksichtigt sind. Die Prüfung und die Auswertung des Gutachtens innerhalb der Bundesregierung steht noch aus.

13. Inwieweit stünden höhere Einnahmen auch tatsächlich für höhere Investitionen in die Bundesautobahnen zur Verfügung?

Entsprechend der in § 11 Autobahnmautgesetz festgelegten Zweckbestimmung der Mauteinnahmen werden diese nach Abzug der Mautsystemkosten vollständig für Investitionen in den Bereichen Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen), Schienenwege des Bundes und Bundeswasserstraßen eingesetzt. Die Verwendung der Einnahmen erfolgt dabei überwiegend für die Bundesfernstraßen.

Mit hohen Mauteinnahmen stünden insofern grundsätzlich auch Einnahmen für höhere Verkehrsinvestitionen zur Verfügung.

Anlage
zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP „Aktualisierung des Wegekostengutachtens“
(Drucksache: 16/7564)

– Tabelle 1: Übersicht zu Frage 10 –

Bestand an Lastkraftwagen nach Gewichts- und Schadstoffklassen sowie an Sattelzugmaschinen nach Schadstoffklassen

	2001	Anteil	2002	Anteil	2003	Anteil	2004	Anteil	2005	Anteil	2006	Anteil	2007	Anteil
Gewichtsklassen														
bis 2,8 t	1 467 991	56,2	1 470 172	55,5	1 439 911	55,0	1 404 196	54,3	1 375 508	53,5	1 355 483	52,7	1 341 042	51,5
bis 3,5 t	333 523	12,8	388 457	14,7	432 801	16,5	470 897	18,2	509 823	19,8	551 112	21,4	605 943	23,3
bis 7,5 t	432 331	16,6	422 721	15,9	400 365	15,3	380 733	14,7	364 441	14,2	350 913	13,6	342 268	13,1
bis 12,0 t	64 828	2,5	62 964	2,4	60 502	2,3	61 307	2,4	62 758	2,4	65 919	2,6	69 090	2,7
über 12,0 t	312 212	11,9	304 783	11,5	285 688	10,9	269 196	10,4	258 612	10,1	249 650	9,7	245 718	9,4
Zusammen	2 610 885	100	2 649 097	100	2 619 267	100	2 586 329	100	2 571 142	100	2 573 077	100	2 604 061	100
nach Emissionsklassen														
S1	766 834	29,4	768 129	29,0	720 268	27,5	664 389	25,7	611 256	23,8	559 800	21,8	508 705	19,5
S2	609 267	23,3	651 160	24,6	683 516	26,1	709 420	27,4	729 330	28,4	747 265	29,0	735 343	28,2
S3	23 319	0,9	138 574	5,2	259 260	9,9	337 090	13,0	502 382	19,5	617 330	24,0	729 790	28,0
S4	310	0	1 837	0,1	3 555	0,1	4 869	0,2	6 510	0,3	13 343	0,5	59 961	2,3
S5	–	–	–	–	1	0	4	0	7	0	1 617	0,1	7 658	0,3
EEV	3	0	9	0	11	0	23	0	54	0	181	0	497	0
Sattelzugmaschinen	171 124	100	177 884	100	178 114	100	179 219	100	185 364	100	192 124	100	200 272	100
S1	19 170	11,2	15 852	8,9	12 405	7,0	9 645	5,4	7 468	4,0	5 669	3,0	4 446	2,2
S2	112 857	66,0	109 750	61,7	97 253	54,6	82 783	46,2	68 384	36,9	54 500	28,4	42 141	21,0
S3	5 461	3,2	25 682	14,5	48 235	27,1	71 316	39,8	97 296	52,5	116 069	60,4	121 934	60,9
S4	–	–	3	0	7	0	17	0	186	0,1	2 355	1,2	5 316	2,7
S5	–	–	–	–	1	0	1	0	5	0	3 519	1,8	18 053	9,0
EEV	–	–	–	–	2	0	2	0	3	0	23	0	52	0

(Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt)

– Tabelle 2: Übersicht zu Frage 11 –

Verkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge[1)]
nach zulässiger Gesamtmasse und zurückgelegter Entfernung im Inland von 2003 bis 1. Halbjahr 2007

zulässige Gesamtmasse in kg	Zurückgelegte Entfernung im Inland in 1 000 km									
	2003		2004		2005		2006		2007	
	1. Halbjahr	Jahr	1. Halbjahr	Jahr	1. Halbjahr	Jahr	1. Halbjahr	Jahr	1. Halbjahr	Jahr
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
										Daten
bis 7 499	122 745	244 055	106 816	226 701	100 196	203 977	102 380	219 072	111 663	liegen
7 500 bis 11 999	605 641	1 308 521	690 696	1 434 464	766 107	1 611 447	858 120	1 775 690	926 497	noch
ab 12 000	11 518 697	23 661 988	11 828 954	24 295 944	11 597 651	24 099 858	12 071 899	25 166 727	12 576 406	nicht
Insgesamt	12 247 083	25 214 564	12 626 466	25 957 109	12 463 954	25 915 281	13 032 398	27 161 489	13 614 566	vor

Anteil in Prozent

zulässige Gesamtmasse in kg	Zurückgelegte Entfernung im Inland in 1 000 km/Anteil in %									
	2003		2004		2005		2006		2007	
	1. Halbjahr	Jahr	1. Halbjahr	Jahr	1. Halbjahr	Jahr	1. Halbjahr	Jahr	1. Halbjahr	Jahr
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
										Daten
bis 7 499	1,0	1,0	0,8	0,9	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	liegen
7 500 bis 11 999	4,9	5,2	5,5	5,5	6,1	6,2	6,6	6,5	6,8	noch
ab 12 000	94,1	93,8	93,7	93,6	93,0	93,0	92,6	92,7	92,4	nicht
Insgesamt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	vor

[1)] Lastkraftwagen > 3,5 Tonnen Nutzlast und Sattelzugmaschinen.
(Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt)



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333